

# **AEROPORTO DI MALPENSA EMERGENZA ED EVACUAZIONE**

## **NUOVO HANGAR PIANO GENERALE DI COORDINAMENTO**

Approvato da:



S.E.A.  
Società p.a. Esercizi Aeroportuali  
INSTITORE PER LA SAFETY, L'IGIENE DEL  
LAVORO E L'AMBIENTE  
(*Giulio De Metrio*)

# INDICE

<b>0</b>	<b><u>PREMESSA</u></b> .....	<b>4</b>
0.1	Riferimenti normativi .....	4
0.2	Scopo .....	4
0.3	Applicabilità .....	4
0.4	Definizioni.....	4
0.5	Destinatari del piano.....	5
<b>1</b>	<b><u>SISTEMI DI SICUREZZA</u></b> .....	<b>7</b>
1.1	Caratteristiche dell'edificio .....	7
1.2	Criteri generali di scelta per la valutazione delle uscite di sicurezza e dei percorsi di esodo.....	10
1.3	Sistemi di rilevazione ed allarme del complesso denominato Hangar .....	10
1.4	Impianti di estinzione ad acqua.....	12
1.5	Estintori .....	13
1.6	Impianto elettrico.....	13
1.7	Reazione al fuoco dei materiali .....	14
1.8	Segnaletica .....	14
1.9	Presidio sanitario .....	14
1.10	Presidio Vigili del Fuoco.....	14
<b>2</b>	<b><u>EMERGENZA</u></b> .....	<b>15</b>
-	2.1 Hangar Centrale e Ovest	
-	Comunicazione dell'evento (segnalazione del pericolo) .....	15
-	2.2 Hanagr Est	
-	Comunicazione dell'evento (segnalazione del pericolo) .....	16
-	2.3 Piano Uffici	
-	Comunicazione dell'evento (segnalazione del pericolo) .....	17
<b>3</b>	<b><u>EVACUAZIONE</u></b> .....	<b>18</b>
-	3.1 Hangar Centrale e Ovest.....	18
-	3.2 Hanagr Est .....	19
-	3.3 Piano Uffici .....	20
<b>4</b>	<b><u>MODALITA' OPERATIVE</u></b> .....	<b>21</b>
4.1	Procedura di evacuazione.....	21
4.2	Precauzioni .....	21
4.3	Esercitazioni .....	21

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 3 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	--

**4.4 Punto di raccolta ..... 21**

**5 SISTEMI DI COMUNICAZIONE..... 22**

**5.1 Mezzi di comunicazione..... 22**

**5.2 Uso dei mezzi di comunicazione..... 22**

**5.3 Segnali di allarme..... 22**

**6 ALLEGATI**

**ALLEGATO A - Elenco numeri telefonici d'emergenza**

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 4 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	--

## 0 PREMESSA

Il presente piano predispone le modalità di coordinamento da attuare in caso di emergenza e di evacuazione per il complesso denominato Hangar.

### 0.1 Riferimenti normativi

Il presente piano, che integra il Piano Generale di Emergenza di Malpensa, è stato redatto in conformità a quanto previsto dall'allegato VIII del D.M. 10/03/98.

### 0.2 Scopo

Lo scopo del presente piano è quello di dare informazioni ed indicazioni sulle modalità di allertamento del personale presente a qualsiasi titolo e fornire a soggetti terzi, titolari di propria attività nell'ambito dell'insediamento, le informazioni di riferimento, anche di natura tecnica, per la predisposizione dei propri specifici piani interni di emergenza ed evacuazione.

Vengono inoltre di seguito illustrate le principali norme comportamentali di carattere generale che devono essere seguite, in caso di emergenza, dal/le personale/persone presenti nell'ambito del complesso Hangar dell'Aeroporto di Malpensa, in funzione del ruolo rivestito da ciascuno.

### 0.3 Applicabilità

Le misure previste, i ruoli e le responsabilità contenute nel presente piano, non possono in alcun modo sostituire quanto previsto a carico dei singoli datori di lavoro dalla normativa vigente in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Per quanto attiene gli ambienti in cui si svolgono attività condotte da terzi, l'intervento del personale SEA è comunque previsto secondo le modalità indicate di seguito, ma con valenza di supporto a quanto predisposto ed attuato dall'esercente dell'attività direttamente coinvolta dall'evento.

### 0.4 Definizioni

**Emergenza**: ogni situazione anomala che presenti un pericolo in atto o potenziale. Nella predisposizione del piano si fa riferimento al solo scenario dell'incendio, in quanto rappresenta le maggiori difficoltà di gestione sia nei confronti dell'esodo, sia nei confronti della riduzione del probabile evento.

Altri possibili 'eventi' (crash aerei, presenza di ordigni esplosivi, sversamenti carburante, ecc.) sono affrontati con specifiche procedure emanate dalla competente Autorità (ENAC).

**Evacuazione**: sfollamento della 'zona critica' a seguito di un'emergenza. La popolazione potrebbe abbandonare il fabbricato/l'area interessata in maniera:

- a) *disordinata* (l'esodo può avvenire in condizioni di panico);
- b) *regolamentata* (l'esodo avviene in modo disciplinato).

**Emergenza ed evacuazione locale**:

- l'emergenza si limita ad una zona definita e limitata del fabbricato, ma può interessare nel tempo successivo diverse parti o tutta l'area;
- l'evacuazione, necessaria per l'area interessata e per quelle attigue (eventualmente) non si estende all'intero fabbricato.

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 5 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	--

Emergenza ed evacuazione generale:

- l'emergenza riguarda più zone del fabbricato;
- l'evacuazione si rende necessaria per l'intero fabbricato.

Emergenze esterne:

- possono verificarsi all'esterno del complesso in esame e possono consistere in sviluppo d'incendi negli edifici limitrofi (fabbricato n° 134, fabbricato n° 135), piazzale aeromobili, parcheggio autoveicoli od incidenti veicolari sulla strada di collegamento Terminal 1 e 2.

Emergenze interne:

- sono quelle che possono avvenire all'interno del complesso denominato Hangar e possono consistere in:
  - incendio nei magazzini, officine e/o negli spogliatoi per eventi accidentali;
  - incendio negli uffici per eventi accidentali (cestini carta, corto circuiti, ecc.);
  - sviluppo di fumi e fiamme conseguenti a guasti di apparecchiature elettriche sotto tensione;
  - spargimento di materiali infiammabili (carburanti, olio lubrificante, vernici) per rottura contenitori, o per errata manovra durante le operazioni di carico, scarico o trasporto;
  - incendio nei depositi materiali infiammabili a causa di esecuzione di operazioni non corrette.
  - incendio aeromobile.
  - ecc.

Popolazione: persone presenti, a qualsiasi titolo, stabilmente/occasionalmente nell'ambito del complesso denominato Hangar. Precisamente:

- personale in servizio permanente: personale Lufthansa, Federal Express, ecc.;
- persone presenti occasionalmente: personale SEA, visitatori, personale in servizio temporaneo per interventi di qualsiasi tipo (manutentivi, contratti d'appalto/d'opera).

Personale informato: 'Prestatore d'opera' normalmente presente per ragioni di servizio, nell'ambito del complesso denominato Hangar. Precisamente: dipendenti di SEA, Enti di Stato, imprese di manutenzione ordinaria (pulizie, ecc.), personale Lufthansa, Federal Express, ecc.

Punto di raccolta: area ove il personale coinvolto deve raccogliersi, dopo aver abbandonato l'edificio (per l'ubicazione si veda la planimetria allegata) in caso di evacuazione.

## 0.5 Destinatari del piano

La popolazione, destinataria dei piani di emergenza e di evacuazione, può essere:

- 'oggetto' dei soccorsi predisposti. Sono le persone che subiscono il soccorso da parte del soggetto;
- 'soggetto' dei soccorsi predisposti. Sono le persone a cui viene assegnato, nella formulazione dei piani di emergenza e di evacuazione, un preciso livello di intervento.

'Soggetti' dei soccorsi predisposti sono:

- **UOC – Unità Operativa Circostrizionale di Malpensa:** interviene nel solo caso in cui l'evento può alterare la regolarità del traffico aereo. Le disposizioni da mettere in atto sono contemplate da procedure di emergenza e di incidente, emanate con specifiche ordinanze;
- **Vigili del Fuoco:** sulla base dei compiti e delle prerogative istituzionali, è loro assegnata la responsabilità della lotta agli incendi e degli interventi di salvataggio;

- **Pronto Soccorso Sanitario Aeroportuale:** ricevuta la richiesta di intervento, predispone l'avvio del piano interno di Emergenza Sanitaria Aeroportuale.
- **Centro Controllo Lufthansa:** Acquisisce la segnalazione di allarme (per l'area di sua pertinenza presidio h24), invia un addetto per effettuare il sopralluogo. Ha il compito di accertare la situazione di allarme ed effettuare il primo intervento e la relativa evacuazione dell'area.
- **Personale Federal Express:** Ricevuta la segnalazione di allarme (per l'area di sua pertinenza presidio h24), effettua il sopralluogo di verifica. Ha il compito di accertare la situazione di allarme ed effettuare il primo intervento e la relativa evacuazione dell'area.
- **Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA:** ricevuta la segnalazione di allarme, invia un addetto SSV per effettuare il sopralluogo. Ha il compito di accertare la situazione di allarme e, se necessario, richiede l'intervento del Personale Specializzato Tecnico di Emergenza tramite la Control Room Energia e Manutenzione.
- **Control Room Energia e Manutenzione:** coadiuva la Sala Operativa S.S.V., ha il compito di rilevamento, controllo e comunicazione al Personale Specializzato Tecnico di Emergenza degli interventi per la messa in sicurezza degli impianti in caso di emergenza.
- **Servizi di Ordine Pubblico (Carabinieri, Polizia di Frontiera Aerea, Guardia di Finanza, Dogana, Vigili urbani):** secondo le rispettive competenze istituzionali sono responsabili del mantenimento dell'ordine pubblico.

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 7 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	--

## 1 SISTEMI DI SICUREZZA

Le informazioni riportate sono estratte dalla relazione tecnica allegata al parere di conformità per la prevenzione incendi, regolarmente inoltrata al Comando Provinciale di Varese dei Vigili del Fuoco. I sistemi di sicurezza, descritti per cenni sintetici, sono ampiamente illustrati nella citata relazione tecnica.

### 1.1 Caratteristiche dell'edificio

Il complesso in esame è denominato HANGAR ed è parte integrante dell'insediamento aeroportuale di Malpensa, è situato a nord dell'Aerostazione del Terminal 1 ed è compreso tra l'Aerostazione stessa e Case Nuove. Il complesso risulta soggetto al controllo dei Vigili del Fuoco ai sensi del D.M. 16/02/82.

La struttura si sviluppa lungo l'asse est-ovest ed è destinato al ricovero per manutenzione e riparazione di aeromobili e mezzi di rampa in genere ed immagazzinamento di merce. Il complesso è costituito da un nucleo centrale destinato al ricovero degli aeromobili più grandi attualmente esistenti sul mercato, oltre a due appendici laterali est (per la gestione delle merci in transito sullo scalo) e ovest (per ricovero attrezzature e manutenzione aeromobili ) organizzati su tre livelli.

In costruzione isolata dal complesso di cui sopra e collegata tramite cunicolo interrato (circa 20 mt.) si sviluppa un apposito edificio destinato alle apparecchiature impiantistiche, quali centrali di condizionamento, locale quadri elettrici, gruppo elettrogeno, vasca accumulo acqua antincendio, serbatoi schiumogeno e relative stazioni di pompaggio.

L'accessibilità da parte dei mezzi di soccorso è garantita direttamente dalla strada interna all'Aeroporto, tramite accesso carrabile di larghezza maggiore di 3,5 m, senza vincoli di altezza.

Tramite percorsi carrabili di tipo stradale interni al complesso aeroportuale è possibile l'accostamento diretto dei mezzi di soccorso agli edifici, che risultano avere altezza antincendio inferiore a 12 metri per la parte di edificio pluripiano.

Le strade carrabili permetteranno il passaggio dei mezzi di soccorso con peso complessivo fino a 20 ton. (12 sull'asse posteriore e 8 su quello anteriore).

Dalle considerazioni emerse dalla relazione tecnica di prevenzione incendi e, in accordo con quanto previsto dal D.M. 10/03/98 le aree di seguito riportate vengono classificate a **RISCHIO DI INCENDIO ALTO**.

Nella riqualifica delle aree date in gestione ad Lufthansa la stessa, nella relazione allegata al progetto di prevenzione incendi trasmesso al comando dei Vigili del Fuoco di Varese, evidenzia che presso l'Hangar Ovest: "gli uffici vengono classificati a **RISCHIO DI INCENDIO MEDIO**, gli spogliatoi vengono classificata a **RISCHIO DI INCENDIO BASSO**."

L'edificio risulta al suo interno così organizzato:

- **Piano Interrato:**

destinato esclusivamente ad apparati impiantistici ed edificato parzialmente rispetto ai piani soprastanti in due aree tra loro collegate tramite cunicolo della lunghezza di circa 80 metri e necessario per gli attraversamenti impiantistici per il collegamento tra le due aree.

Le due aree poste in posizione centrale a fianco dell'hangar principale risultano avere dimensioni uno di circa 1.600 mq e l'altro di circa 900 mq destinati prevalentemente ad impiantistica elettrica e di condizionamento per gli ambienti sovrastanti, completi di filtro fumo tra i vani scala di comunicazione con i piani soprastanti ad eccezione dei vani scala sfocianti al piano terreno.

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 8 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	--

L'attività svolta in tale aree non comporta affollamenti significativi di persone.

Le due aree interrato sono realizzate interamente in cls armato con strutture R 120.. Le compartimentazioni sono realizzate con strutture REI 120 rispetto piano soprastante e rispetto ai vani scale comunicanti con i piani uffici. Non risulta compartimentazioni per quanto riguarda il cunicolo tecnico destinato al passaggio di tubazioni dei fluidi primari e dei cavi elettrici e nei confronti delle scale con sbarco a cielo libero al piano terra.

L'aerazione è indipendente per i singoli locali in cui si articola il complesso.

Per i locali macchine ascensori è prevista apposita aerazione verso l'esterno tramite camini compartimentali rispetto agli ambienti adiacenti. Per i locali impianti da 900 e 1.600 mq sono state realizzate nella zone nord, delle superfici grigliate a soffitto in comunicazione diretta con spazio a cielo libero. Tutte le aree sono protette da impianto di rilevazione fumi.

- **Piano Terra:**

il corpo centrale è destinato esclusivamente ad hangar per il ricovero di aeromobili di notevoli dimensioni (B747, MD11, B767, A321, MD 80, ecc.). Tale area delle dimensioni indicative di circa 74 x 85 mt risulta avere superficie in pianta pari a circa 6.300 mq con altezza interna della copertura variabile tra 20 e 30 metri, con portone di accesso per aeromobili sul fronte sud delle dimensioni indicative di 73,5 metri di larghezza per 21 di altezza e in grado di ospitare un unico B747 oppure contemporaneamente un MD11 e un A321.

L'ingresso agli aeromobili è consentito solo previa verifica da parte del personale addetto, di assenza di perdite di carburante o lubrificanti dai serbatoi e dai sistemi idraulici dell'aeromobile. E' vietato l'ingresso agli aeromobili servendosi dei propri mezzi di propulsione, saranno trainati da appositi trattori.

Il corpo laterale posto ad est del corpo centrale ha altezza inferiore all'hangar principale, con superficie di circa 4.750 mq destinato a trattamento ed immagazzinamento di merce transitante sullo scalo.

Il corpo laterale posto ad ovest del corpo centrale occupa una superficie di circa 4.750 mq e si articola in tre compartimenti distinti divisi tra loro da murature REI.

La zona 1 verso ovest ospita i servizi e spogliatoi per il personale, che si sviluppano su due piani, il magazzino gomme con la parete nord attestata verso l'esterno, gli uffici dei responsabili e coordinamento.

La zona 2 centrale è destinata a officina di riparazione per mezzi di rampa e ricovero di aeromobili di piccole dimensioni o medie; box uffici di supporto al personale addetto alla manutenzione.

La zona 3 verso est si sviluppa come ambiente unico, con divisori a rete metallica che suddividono i diversi magazzini (ricambi, parti speciali, doganale), attrezzeria, officine e annessi; inoltre, ospita un magazzino a temperatura controllata, delimitato da pareti solide. I magazzini si sviluppano su due piani, con solaio di calpestio in grigliato metallico.

L'accesso ai corpi laterali è garantito da portoni di dimensioni massime indicative di 37.2 metri di larghezza per 10 metri di altezza per l'ala Ovest e di dimensioni massime indicative di 6.5 metri di larghezza per 10 metri di altezza per l'ala Est.

Tutte le strutture portanti verticali del piano sono in cls armato con classe di resistenza al fuoco R120. Per l'hangar centrale la copertura è costituita da una struttura metallica a travi reticolari, con



travi di altezza di circa 5 metri e luce di 85 metri, opportunamente protette dal pericolo d'incendio con classe di resistenza al fuoco R60 con materiali del tipo omologati dal M.I.

Per i corpi laterali, la copertura è stata realizzata con struttura in cls armato in riferimento ai solai di suddivisione tra il piano terra ali est e ovest sotto gli uffici, con classe di resistenza al fuoco R120.

Le compartimentazioni laterali, per l'hangar centrale, sono state realizzate con strutture in cls armato REI 120 rispetto ai corpi laterali e rispetto al piano soprastante degli uffici

**Si precisa che non esiste comunicazione diretta tra gli ambienti al piano terra e gli uffici al piano superiore.**

L'accesso ai vani scale, che comunque non sono in comunicazione diretta con gli ambienti interni del piano terra, sono compartimentali con strutture REI 120 e tramite filtri fumo REI 120.

L'aerazione è indipendente per i singoli locali in cui si articola il complesso.

Per ognuno dei tre comparti al piano terra, sono previste superfici apribili automaticamente ubicate nella parte alta della copertura al fine di evitare eccessivo accumulo di fumo e calore.

I sistemi automatici di aerazione entreranno comunque in funzione successivamente all'intervento degli impianti di spegnimento automatico previsti a protezione delle tre aree sopraccitate.

- **Piano Primo:**

si sviluppato in due ali tra loro non direttamente comunicanti, realizzate sopra i corpi laterali est e ovest del complesso e sono destinate ad uffici oltre a centrali tecniche per il trattamento dell'aria.

Nella zona centrale del piano di ogni ala è stato ricavato un ampio cortile a pianta rettangolare a cielo libero con superficie di circa 1.100 mq; gli uffici, che si sviluppano a contorno del cortile, occupano una superficie di circa 3.650 mq.

L'attività svolta in tale area è quella di lavori d'ufficio in genere, con numero di addetti inferiore a 500 persone.

Le due ali dell'edificio sono realizzate con strutture in cls armato, con copertura di tipo metallico e controsoffitti in classe 1 di reazione al fuoco.

Le compartimentazioni sono realizzate con strutture REI 120 rispetto al piano sottostante e rispetto all'hangar centrale a maggiore altezza.

L'accesso ai vani scale, sono compartimentati con strutture REI 120 e tramite filtri fumo REI 120 . Tali vani e ascensori, previsti in numero di due per ogni ala uffici, non sono in comunicazione diretta con gli ambienti interni del piano terra.

Ad ogni ala del corpo uffici è presente una centrale di trattamento aria che risulta compartimentata con strutture REI 60.

L'aerazione è indipendente per i singoli locali in cui si articola il complesso.

Gli uffici dispongono di ampie finestre apribili direttamente su spazio a cielo libero e sul cortile interno centrale.

Tutte le aree risultano protette da impianto di rilevazione fumi.

- **CENTRALE TECNOLOGICA**

- *Piano interrato:*  
costituito da una galleria tecnica per il collegamento al piano interrato del corpo principale delle dimensioni di 3 x 3,5 metri destinata al passaggio impiantistico tra i due edifici.
- *Piano terra:*  
a pianta rettangolare risulta avere superficie lorda di circa 1.000 mq. Il piano è destinato ad accogliere la stazione di pompaggio antincendio, con i relativi serbatoi di schiumogeno a servizio degli impianti di spegnimento automatico del complesso oltre alla vasca di accumulo per acqua antincendio della capacità di circa 3.000 mc. In altri locali trovano posto il gruppo elettrogeno (locale realizzato con strutture di resistenza al fuoco REI 120 e classe di reazione al fuoco 0), la sala quadri elettrici, la centrale frigorifera, il locale serbatoi gasolio a servizio delle pompe antincendio.
- *Piano Copertura:*  
risulta parzialmente edificato nella volumetria, benché la superficie calpestabile risulti uguale a quella del piano terra. Il volume accoglie la vasca di accumulo per acqua antincendio a doppia altezza e il locale pompe e collettori per le torri di raffreddamento della centrale frigorifera.  
Nella restante superficie della terrazza sono installate le torri di raffreddamento per la centrale frigorifera.

## **1.2 Criteri generali di scelta per la valutazione delle uscite di sicurezza e dei percorsi di esodo**

- I percorsi di esodo e le uscite di sicurezza rispondono in linea generale a quanto previsto dal D. Lgs. 81/08 e D.M. 10/03/98.
- Per tutti gli hangar al piano terra verrà assunto come capacità di deflusso cautelativa secondo quanto previsto dal D.Lgs. 81/08 per ambienti che presentino pericolo di incendio e/o esplosione, ossia una porta da 120 cm ogni 5 addetti presenti, per cui il massimo affollamento consentito per tali ambienti sarà in funzione del numero di uscite realizzate. Per i restanti ambienti di lavoro che non presentino le caratteristiche di rischio degli hangar, verranno assunte al piano le capacità di deflusso verificate dalla formula:  $L = A \times 0,60 / 50$ .
- La capacità di deflusso numero massimo di persone che possono defluire attraverso una uscita di "modulo uno" considerato pari a 60 cm.
- Le uscite di sicurezza hanno le seguenti caratteristiche di base: larghezze multiple di 60 cm (con un minimo di 120 cm) con tolleranza del 5%, altezza minima netta di 200 cm.
- L'apertura delle uscite di sicurezza è verso l'esodo tramite maniglione antipanico.
- Per tutte le bussole/porte con apertura di tipo scorrevole comandata da radar ad avvicinamento, esiste la possibilità di apertura a spinta (omologata M.I.) del tipo "a sfondamento totale".

## **1.3 Sistemi di rilevazione ed allarme del complesso denominato Hangar**

I moduli del complesso denominato Hangar sono dotati di sistemi automatici di rilevazione incendi e di allarme incendi ed è costituito dalle seguenti apparecchiature:

- *Centrali impianti al piano interrato:*
  - Impianto di spegnimento automatico del tipo sprinkler ad acqua a norma UNI 9489;
  - Impianto di rilevazione fumi e pulsanti manuali d'incendio a norme UNI 9795 installati lungo i cunicoli tecnici e a protezione di tutti i locali dell'edificio tecnico separato dal corpo principale;

- Idranti a parete DN 45 a norma UNI 10779.
- *Hangar centrale e piano terra:*
  - Impianto di spegnimento automatico del tipo a diluvio acqua-schiuma completo di monitori autoscillanti ad acqua-schiuma ed impianti di rilevazione incendio e temperatura in accordo con NFPA 409 – AIRCRAFT HANGAR 1995;
  - Idranti a parete DN 45 a norma UNI 10779;
  - Idranti a colonna esterni DN 70 a norma UNI 10779.
- *Corpi laterali piano terra:*
  - *Hangar Ovest*
    - Impianto di spegnimento automatico del tipo a diluvio acqua-schiuma ed impianti di rilevazione incendio e temperatura in accordo con NFPA 409 – AIRCRAFT HANGAR 1995;
    - Idranti a parete DN 45 a norma UNI 10779;
    - Idranti a colonna esterni DN 70 a norma UNI 10779.
  - *Hangar Est*
    - Impianto di spegnimento automatico del tipo a diluvio (acqua) ed impianti di rilevazione incendio e temperatura in accordo con NFPA 409 – AIRCRAFT HANGAR 1995;
    - Idranti a parete DN 45 a norma UNI 10779;
    - Idranti a colonna esterni DN 70 a norma UNI 10779.
- *Uffici primo piano:*
  - Impianto di spegnimento automatico del tipo sprinkler ad acqua a norma UNI 9489;
  - Impianto di spegnimento automatico del tipo sprinkler a secco per oggetti a norma UNI 9489;
  - Impianti di rilevazione fumi e pulsanti manuali d'incendio a norma UNI 9795;
  - Idranti a parete DN 45 a norma UNI 10779.

Gli impianti di rilevazione fumi sorvegliano le seguenti aree: centrale impianti al piano interrato, uffici al primo piano e l'intero edificio centrale tecnologica.

Le centrali modulari per la rilevazione, il controllo e la segnalazione degli incendi sono gestite da un microprocessore. I rilevatori (gestiti dalla centrale), di tipo analogico ad indirizzamento automatico sono installati (comprensivi dei relativi pulsanti di allarme incendio) conformemente alla esigenze del fabbricato e sono del seguente tipo: lineare o puntiforme di tipo analogico.

I rilevatori sono collegati ad apposita centralina di segnalazione e allarme con riporto dei segnali in zona permanentemente presidiata.

L'impianto permette di attuare le porte tagliafuoco installate in maniera aperta e comandate automaticamente in chiusura dall'intervento di uno o più rilevatori di fumi oltre all'attuazione delle serrande tagliafuoco degli impianti di condizionamento.

E' inoltre previsto, un apposito impianto di diffusione sonora udibile in ogni area del complesso in esame, dal quale potranno essere impartite tutte le comunicazioni finalizzate all'emergenza. Tale impianto funziona anche con energia sussidiaria a quella di rete.

**In caso di evacuazione, in ciascun piano è previsto un sistema di allarme ottico-acustico attivato, in combinazione, anche manualmente tramite i pulsanti di allarme antincendio.**

L'attuazione dell'impianto avverrà tramite consenso derivato da:

- Sistema di rilevazione di incendio basato su rilevatori di fiamma, destinato a dare l'allarme più precocemente possibile.
- Un sistema di rilevazione di temperatura fissa, destinato a dare il consenso all'apertura delle valvole della/e zona/e interessata/e, qualora gli operatori non siano intervenuti già manualmente per attivare i sistemi stessi.
- Una serie di comandi manuali locali e remoti.

 <b>AEROPORTI DI MILANO</b> LINATE E MALPENSA	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 12 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	---

Tutti i sistemi di cui sopra sono azionabili anche manualmente, da posizioni ben definite, accessibili e sicure in caso di incendio; **essi riportano a quadri di controllo e supervisione ubicati in postazioni da presidiare costantemente durante i periodi di attività.**

#### 1.4 Impianti di estinzione ad acqua

- *RETE IDRANTI:*

- La rete idrica antincendio a protezione dell'hangar è indipendente dai servizi sanitari.
- La stazione di pompaggio antincendio risulta preesistente ed ubicata nelle centrali tecnologiche del complesso Aeroportuale ed è costituita dal corpo pompe e dalla vasca di accumulo (della capacità di 1600 mc reintegrabile tramite pozzo).
- Dal collettore di mandata si dipartono due alimentazioni per l'anello della rete idranti (una in apposito cunicolo e l'altra interrata).
- Dalla rete idranti sono derivati idranti esterni a colonna DN 70 e idranti interni a muro DN 45.
- La rete dispone, inoltre, di attacchi autopompa V.F. DN 100 per la messa in pressione della rete.
- Gli idranti esterni sono ubicati a distanza massima di 10 metri dall'edificio a distanza reciproche non superiori a 60 metri.
- Gli idranti a muro DN 45 sono ubicati in prossimità delle vie di esodo, in prossimità dei vani scale protetti e lungo i corridoi in modo tale da raggiungere col getto ogni punto dell'attività.

- *IMPIANTI SPRINKLER AD ACQUA:*

- Gli impianti sprinkler sono alimentati dalla rete generale a servizio di tutti gli impianti automatici.
- Ogni impianti di estinzione a pioggia è costituito, per ogni zona, da testine a bulbo di vetro (tarate a 68°) disposte idoneamente a soffitto dei vari locali e collegate a mezzo di tubazioni ad un gruppo valvola di allarme e controllo.
- All'entrata in funzione anche di una sola testina viene dato segnale acustico per mezzo di una campana idraulica.

- *IMPIANTI A DILUVIO AD ACQUA-SCHIUMA:*

- Gli impianti di tipo a diluvio acqua-schiuma proteggeranno le seguenti aree: hangar centrale piano terreno e corpi laterali piano terreno.
- La norma NFPA utilizzata per il dimensionamento di tali impianti è stata adottata in assenza di specifica normativa nazionale.
- La rete a servizio degli impianti automatici a diluvio e sprinkler disporrà di apposita vasca di accumulo per acqua antincendio della capacità di circa 3000 mc e stazione di pompe acqua dedicata, oltre a serbatoi di stoccaggio liquido schiumogeno dotati di apposite pompe schiuma. Il tutto è ubicato nella centrale tecnologica posta a nord del corpo centrale.
- Le pompe diesel centrifughe sono ad avviamento automatico su caduta di pressione in rete, in grado di assicurare la portata e la pressione richiesta.
- Le pompe elettriche hanno alimentazione sia con energia normale sia con energia di emergenza proveniente dal gruppo elettrogeno.
- Lo schiumogeno è del tipo: AFFF (Acqueous Film Forming Foam).
- Il sistema di spegnimento per l'hangar centrale è costituito da un sistema a diluvio a 10 zone, con ugelli eroganti miscela di acqua-schiuma.
- Gli ugelli del tipo aperto sono installati a soffitto e collegati a mezzo di tubazioni a gruppi di valvole a diluvio di allarme e controllo. Ogni valvola controllerà una specifica zona a pavimento.

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 13 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	---

- Data la superficie alare di alcune tipologie di aeromobili, e' stata prevista una protezione integrativa per l'hangar centrale costituita da 4 monitori autoscollanti regolabili eroganti miscela di acqua-schiuma controllati singolarmente da valvole a diluvio.
- Le valvole a diluvio sono attuate da rilevatori di temperatura posti nella parte alta dell'hangar che consentono al sistema di spegnimento di entrare in funzione automaticamente.
- Sono presenti, inoltre, rilevatori elettronici di fiamma di grande portata UV-IR che forniscono un allarme immediato alla postazione di controllo e possono consentire l'intervento manuale dell'impianti a diluvio su appositi pulsanti, da parte del personale, prima dell'intervento automatico.
- Gli impianti a diluvio dispongono, quindi, con il sistema di rilevazione di fiamma di apposito sistema di ritardo o preallarme in modo da consentire al personale la verifica di un eventuale falso allarme e di inibire la scarica.
- I sistemi di spegnimento degli hangar laterali è analogo a quello del corpo centrale (non sono presenti i monitori), con la possibilità di esclusione dell'apporto di schiuma sulla valvola di controllo per consentire il funzionamento come un normale impianto sprinkler ad acqua nel caso di utilizzo degli ambienti come normali officine di riparazione autoveicoli.

### 1.5 Estintori

- Nei fabbricati sono installati estintori portatili: a polvere e a CO<sub>2</sub>, utilizzabili anche su apparecchiature elettriche in tensione. Ogni estintore copre un'area (interessata da prodotti combustibili) pari a 150 m<sup>2</sup> per il piano interrato e 250 m<sup>2</sup> per il piano primo, tutti distanti non più di 20-25 m da qualsiasi punti di attività.
- Per l'hangar centrale ed i locali al piano terra dei copri laterali sono stati installati estintori carrellati da 50 litri.
- Consentono un primo ed efficace intervento su un principio di incendio. Gli agenti estinguenti compatibili con le sostanze e le lavorazioni eseguite, sono idonei all'impiego su fuochi di classe A – B - C e rispondente alla classificazione europea EN 3.
- Di tipo omologato dal M.I. come prescrive il D.M. 20/12/82, sono periodicamente revisionati.
- Sono fissati alla parete, ad altezza uomo a mezzo di staffe e opportunamente segnalati.
- La capacità minima estinguente è pari a 13A-89B, C (per quelli a polvere) e 13B (per quelli a CO<sub>2</sub>).
- Gli estintori a CO<sub>2</sub> sono prevalentemente posti in prossimità di quadri ed apparati elettrici.

### 1.6 Impianto Elettrico

- I quadri elettrici (con grado di protezione consono all'ambiente in cui sono installati) ubicati in posizione defilata, sono facilmente raggiungibili in caso di necessità.
- I circuiti elettrici (luce e forza motrice) di ciascun comparto, confluiscono in un unico interruttore generale. Questo interruttore, munito di protezione contro le correnti di sovraccarico e di cortocircuito, installato in posizione segnalata, è manovrabile sotto carico ed è in grado di porre fuori tensione l'impianto elettrico della zona servita.
- Tutte le parti metalliche che possono trovarsi sotto tensione (anche per cause accidentali) sono collegate elettricamente a terra.
- Le linee principali in partenza dal quadro di distribuzione, sono protette dalle sovracorrenti con dispositivi magnetotermici differenziali.
- Un impianto di protezione contro le scariche atmosferiche opportunamente integrato con la rete di terra, protegge l'intero fabbricato.
- Le aree accessibili al pubblico e gli ambienti a rischio specifico sono dotate di sistemi di illuminazione di emergenza, atti a garantire la necessaria visibilità all'esodo degli occupanti.

- All'occorrenza l'impianto di illuminazione di emergenza (convenientemente installato e distribuito nelle aree di interesse) entra automaticamente in funzione assicurando la necessaria visibilità all'esodo degli occupanti.
- L'impianto di illuminazione di emergenza ha un'autonomia minima di 60 minuti. Tutti i corpi illuminati dotati di batteria tampone, sono dotati di dispositivi automatici per la ricarica.

### **1.7 Reazione al fuoco dei materiali**

- Le strutture portanti sono in acciaio e calcestruzzo armato con classe 0 di reazione al fuoco.
- I materiali suscettibili di prendere fuoco su entrambe le facce (tendaggi e simili) devono avere classe di reazione al fuoco non superiore a 1.
- Nei disimpegni e lungo le vie di esodo degli uffici al piano primo saranno eventualmente utilizzati materiali di classe 1 di reazione al fuoco in ragione massimo del 50% della loro superficie totale (pavimenti, pareti, soffitti) per le restanti superfici i materiali avranno classe 0 di reazione al fuoco.
- Poltrone e mobili imbottiti devono appartenere alla classe 1 IM di reazione al fuoco.
- Eventuali sedie non imbottite devono appartenere alla classe 2 di reazione al fuoco.
- I materiali di rivestimento vanno messi in opera in perfetta aderenza con le strutture di supporto o riempiendo le eventuali intercapedini con materiali incombustibili.

### **1.8 Segnaletica**

E' conforme ai requisiti di legge (D.Lgs. 81/2008). E' adeguata sotto l'aspetto qualitativo e quantitativo. Per consentire un'evacuazione veloce ed ordinata da tutti gli spazi del complesso denominato Hangar, vengono in particolare evidenziate le "vie di fuga", le uscite di emergenza, la collocazione degli estintori/idranti.

La cartellonistica è finalizzata all'esodo delle persone in caso di emergenza, è retroilluminata anche in caso di mancanza di tensione elettrica (tramite batteria tampone).

### **1.9 Presidio Sanitario**

E' costituito dal servizio di Pronto Soccorso Aeroportuale dislocato nell'ambito del fabbricato Aerostazione di Malpensa Ovest Terminal 1 a livello -5.22 m.

Il servizio è strutturato in modo da garantire il presidio sanitario d'emergenza nell'arco delle 24 ore ed è organizzato, tramite specifiche procedure, per garantire l'intervento nelle situazioni d'emergenza.

### **1.10 Presidio Vigili del Fuoco**

All'interno del sedime aeroportuale esistono due presidi permanenti dei Vigili del Fuoco: uno è la caserma ubicata tra le piste di volo e l'altro è a Malpensa Energia (fronte parcheggio aeromobili); inoltre esiste un punto fuoco ubicato in prossimità del piazzale parcheggio aeromobili di Malpensa Nord.

## 2 **EMERGENZA**

### 2.1 **HANGAR CENTRALE E OVEST**

#### ❖ COMUNICAZIONE DELL'EVENTO (segnalazione del pericolo)

**Qualunque soggetto individui** un principio di incendio o rilevi qualche altro fatto anomalo (presenza di fumo, allagamenti, scoppi, crolli, spargimento di sostanze infiammabili, ecc.) deve:

- **Avvertire** immediatamente **Centro Controllo Lufthansa per le più opportune azioni di coordinamento locale;**

N° Esterno	N° Interno	Ente
<b>02.58571485</b>	-----	<b>LUFTHANSA</b>
<b>335.1420086</b>	<b>335.1420086</b>	<b>LUFTHANSA</b>

Segnalando:

- ❖ il luogo interessato dall'evento;
- ❖ la natura dell'emergenza;
- ❖ l'eventuale presenza di infortunati;
- ❖ le proprie generalità.

- **Allertare i Vigili del Fuoco;**

- **Allertare** contestualmente la:

#### **Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA**

N° Esterno	N° Interno SEA
<b>02.748.62999</b>	<b>62999</b>

Segnalando:

- ❖ il luogo interessato dall'evento;
- ❖ la natura dell'emergenza;
- ❖ l'eventuale presenza di infortunati;
- ❖ le proprie generalità.

- **Allertare il Pronto Soccorso Sanitario Aeroportuale (se sono presenti infortunati);**

- **Avvertire** le persone che possono essere coinvolte dagli sviluppi dell'evento;

- **Cercare** di spegnere il principio d'incendio con l'attrezzatura antincendio ubicata nelle vicinanze, qualora **si sia in grado** e si possa farlo **senza pregiudizio per la propria e altrui incolumità**, anche collaborando con le altre persone presenti.

**Nel caso in cui non sia possibile comunicare l'evento a nessuna di queste figure, premere uno dei PULSANTI DI ALLARME ANTINCENDIO dislocati nelle vicinanze.**

#### **CONTEMPORANEAMENTE:**

- **La Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA, ricevuto il segnale e/o chiamata d'emergenza, coordinandosi con il Centro Controllo Lufthansa, invierà un Addetto S.S.V. per un sopralluogo.**
- **Contemporaneamente o su richiesta attiverà il Personale Specializzato Tecnico per gli interventi del caso.**

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 16 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	---

## 2.2 HANGAR EST

### ❖ COMUNICAZIONE DELL'EVENTO (segnalazione del pericolo)

**Qualunque soggetto individuo** un principio di incendio o rilevi qualche altro fatto anomalo (presenza di fumo, allagamenti, scoppi, crolli, spargimento di sostanze infiammabili, ecc.) deve:

#### ➤ **Avvertire** immediatamente **Federal Express**

<b>N° Esterno</b>	<b>ENTE</b>
<b>02-58574718</b>	<b>Federal Express</b>

Segnalando:

- ❖ il luogo interessato dall'evento;
- ❖ la natura dell'emergenza;
- ❖ l'eventuale presenza di infortunati;
- ❖ le proprie generalità.

#### ➤ **Allertare i Vigili del Fuoco;**

#### ➤ **Allertare** contestualmente la:

##### **Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA**

<b>N° Esterno</b>	<b>N° Interno SEA</b>
<b>02.748.62999</b>	<b>62999</b>

Segnalando:

- ❖ il luogo interessato dall'evento;
- ❖ la natura dell'emergenza;
- ❖ l'eventuale presenza di infortunati;
- ❖ le proprie generalità.

#### ➤ **Allertare il Pronto Soccorso Sanitario Aeroportuale** (se sono presenti infortunati);

➤

#### ➤ **Avvertire** le persone che possono essere coinvolte dagli sviluppi dell'evento;

➤

#### ➤ **Cercare** di spegnere il principio d'incendio con l'attrezzatura antincendio ubicata nelle vicinanze, qualora **si sia in grado** e si possa farlo **senza pregiudizio per la propria e altrui incolumità**, anche collaborando con le altre persone presenti.

**Nel caso in cui non sia possibile comunicare l'evento a nessuna di queste figure, premere uno dei PULSANTI DI ALLARME ANTINCENDIO dislocati nelle vicinanze.**

#### CONTEMPORANEAMENTE:

- *La Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA, ricevuto il segnale e/o chiamata d'emergenza, allerterà i VV.F. (se non già effettuato dal chiamante) e, coordinandosi con i soggetti presenti, invierà un Addetto S.S.V. per un sopralluogo.*
- *Contemporaneamente o su richiesta attiverà il Personale Specializzato Tecnico per gli interventi del caso.*



## 2.3 PIANO UFFICI

### ❖ COMUNICAZIONE DELL'EVENTO (segnalazione del pericolo)

**Qualunque soggetto individuo** un principio di incendio o rilevi qualche altro fatto anomalo (presenza di fumo, allagamenti, scoppi, crolli, spargimento di sostanze infiammabili, ecc.) deve:

- **Avvertire immediatamente la Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA**

N° Esterno	N° Interno SEA
<b>02.748.62999</b>	<b>62999</b>

Segnalando:

- ❖ il luogo interessato dall'evento;
- ❖ la natura dell'emergenza;
- ❖ l'eventuale presenza di infortunati;
- ❖ le proprie generalità.

- **Allertare i Vigili del Fuoco;**
- **Allertare il Pronto Soccorso Sanitario Aeroportuale** (se sono presenti infortunati);
- **Avvertire** le persone che possono essere coinvolte dagli sviluppi dell'evento;
- **Cercare** di spegnere il principio d'incendio con l'attrezzatura antincendio ubicata nelle vicinanze, qualora **si sia in grado** e si possa farlo **senza pregiudizio per la propria e altrui incolumità**, anche collaborando con le altre persone presenti.

**Nel caso in cui non sia possibile comunicare l'evento a nessuna di queste figure, premere uno dei PULSANTI DI ALLARME ANTINCENDIO dislocati nelle vicinanze.**

### CONTEMPORANEAMENTE:

- **La Sala Operativa del Servizio Sicurezza e Vigilanza SEA, ricevuto il segnale e/o chiamata d'emergenza, allenterà i VV.F. (se non già effettuato dal chiamante) e, coordinandosi con i soggetti presenti, invierà un Addetto S.S.V. per un sopralluogo.**
- **Contemporaneamente o su richiesta attiverà il Personale Specializzato Tecnico per gli interventi del caso.**

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b>  <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 18 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	---

### **3 EVACUAZIONE**

#### **3.1 HANGAR CENTRALE E OVEST**

Stabilità la necessità di abbandonare l'edificio:

- Il Centro Controllo Lufthansa dalla sua postazione-presidio diramerà un messaggio tramite diffusione sonora udibile in ogni area del complesso in esame, dal quale potranno essere impartite tutte le comunicazioni finalizzate all'emergenza.
- Se non già attivato in automatico, i soggetti coinvolti dall'evento provvederanno ad attivare il sistema di allarme ottico acustico presente tramite pressione di almeno due pulsanti di allarme incendio.
- Il Centro Controllo Lufthansa dalla sua postazione-presidio comunicherà alla Sala Operativa SSV l'evacuazione in atto, tenendola aggiornata sullo svolgimento degli eventi (la Sala Operativa SSV ha il compito, dopo aver vagliato le informazioni giunte, di disporre l'evacuazione del piano uffici e dell'Hangar Est).

Con i segnali di allarme impartiti, il personale/persone devono dirigersi verso le uscite di sicurezza più vicine, come indicato dalla segnaletica luminosa e rappresentato in forma grafica sulle planimetrie di zona, e recarsi immediatamente verso il punto di raccolta, facendo riferimento al personale preposto ai soccorsi.

Tutte le persone presenti sono tenute a:

- facilitare l'allontanamento dal luogo dell'evento,
- aiutare le persone in difficoltà;
- sgombrare le vie di fuga da eventuali ostacoli;
- accertarsi ispezionando gli ambienti, qualora si sia in grado e si possa farlo senza pregiudizio per la propria e altrui incolumità e senza precludersi la via di fuga, che non vi sia una eventuale residua presenza di persone nell'area interessata dall'emergenza, segnalandone l'eventuale presenza alla Squadra di Emergenza Lufthansa.

#### **❖ FINE EMERGENZA**

Viene determinata solo dopo gli accertamenti dei Vigili del Fuoco e la relativa comunicazione del cessato allarme al Centro controllo LUFTHANSA, la quale, provvederà a trasmetterla a tutti gli Enti interessati nel tramite della diffusione sonora.

 <b>AEROPORTI DI MILANO</b> LINATE E MALPENSA	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b> <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 19 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	---

### **3.2 HANGAR EST**

Stabilità la necessità di abbandonare l'edificio:

- La Federal Express chiederà al Centro Controllo Lufthansa di diramare un messaggio tramite diffusione sonora udibile in ogni area del complesso in esame, dal quale potranno essere impartite tutte le comunicazioni finalizzate all'emergenza.
- I soggetti coinvolti dall'evento provvederanno ad attivare, se non già attivo, il sistema di allarme ottico-acustico presente nell'hangar, tramite pressione di almeno due pulsanti di allarme incendio.
- La Federal Express comunicherà alla Sala Operativa SSV l'evacuazione in atto, tenendola aggiornata sullo svolgimento degli eventi (la Sala Operativa SSV ha il compito, dopo aver vagliato le informazioni giunte, di disporre l'evacuazione del piano uffici e dell'Hangar Est).

Con i segnali di allarme impartiti, il personale/persone devono dirigersi verso le uscite di sicurezza più vicine, come indicato dalla segnaletica luminosa e rappresentato in forma grafica sulle planimetrie di zona e recarsi immediatamente verso il punto di raccolta, facendo riferimento al personale preposto ai soccorsi.

Tutte le persone presenti sono tenute a:

- facilitare l'allontanamento dal luogo dell'evento,
- aiutare le persone in difficoltà;
- sgombrare le vie di fuga da eventuali ostacoli;
- accertarsi ispezionando gli ambienti, qualora si sia in grado e si possa farlo senza pregiudizio per la propria e altrui incolumità e senza precludersi la via di fuga, che non vi sia una eventuale residua presenza di persone nell'area interessata dall'emergenza.

### **❖ FINE EMERGENZA**

Viene determinata solo dopo gli accertamenti dei Vigili del Fuoco e la relativa comunicazione del cessato allarme alla Federal Express, la quale, provvederà a trasmetterla a tutti gli Enti interessati.

 <b>AEROPORTI DI MILANO</b> LINIATE E MALPENSA	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b> <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 20 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
--	---	---

### **3.2 PIANO UFFICI**

Stabilità la necessità di abbandonare l'edificio:

- La Sala Operativa SSV chiederà al Centro Controllo Lufthansa di diramare un messaggio tramite diffusione sonora udibile in ogni area del complesso in esame, dal quale potranno essere impartite tutte le comunicazioni finalizzate all'emergenza.
  
- I soggetti coinvolti dall'evento provvederanno ad attivare, se non già attivo, il sistema di allarme ottico-acustico presente, tramite pressione di almeno un pulsante di allarme incendio.

Con i segnali di allarme impartiti, il personale/persone devono dirigersi verso le uscite di sicurezza più vicine, come indicato dalla segnaletica luminosa e rappresentato in forma grafica sulle planimetrie di zona e recarsi immediatamente verso il punto di raccolta, facendo riferimento al personale preposto ai soccorsi.

Tutte le persone presenti sono tenute a:

- facilitare l'allontanamento dal luogo dell'evento,
- aiutare le persone in difficoltà;
- sgombrare le vie di fuga da eventuali ostacoli;
- accertarsi ispezionando gli ambienti, qualora si sia in grado e si possa farlo senza pregiudizio per la propria e altrui incolumità e senza precludersi la via di fuga, che non vi sia una eventuale residua presenza di persone nell'area interessata dall'emergenza.

### **❖ FINE EMERGENZA**

Viene determinata solo dopo gli accertamenti dei Vigili del Fuoco e la relativa comunicazione del cessato allarme alla Sala Operativa SSV, la quale, provvederà a trasmetterla a tutti gli Enti interessati.

## **4 MODALITA' OPERATIVE**

### **4.1 Procedure di evacuazione**

Durante lo sfollamento di emergenza bisogna:

- **abbandonare** lo stabile senza indugi, ordinatamente e con calma senza creare allarmismi o confusione;
- **abbandonare** l'ambiente dall'uscita di emergenza più vicina (salvo diversa indicazione);
- **non attardarsi** per recuperare gli effetti personali (abiti, valori, ecc);
- **non portare** al seguito ombrelli, bastoni, borse o pacchi ingombranti o pesanti;
- **non tornare** indietro per nessun motivo;
- **sospendere** i lavori in corso mettendo in sicurezza la postazione per quanto possibile;
- **aiutare**, nei limiti delle proprie possibilità, la popolazione in difficoltà fornendo i necessari suggerimenti;
- **non utilizzare** gli ascensori;
- **non ostruire** gli accessi allo stabile;
- **stare lontani** dai mezzi di soccorso in servizio;
- **recarsi senza indugi** al punto di raccolta per ricevere istruzioni;

In presenza di fumo o fiamme è opportuno:

- **procedere**, se possibile, carponi in modo da **proteggere** le vie respiratorie;
- **avvolgere**, se disponibili, indumenti di lana (cappotti, sciarpe, scialli, ecc.) attorno alla testa in modo da **proteggere** i capelli dalle fiamme.

### **4.2 Precauzioni**

- **ATTENERSI RIGOROSAMENTE AL DIVIETO DI FUMO;**
- **Evitare** l'incauto uso di fiamme libere;
- **Non** gettare tra i rifiuti bombole/flaconi che potrebbero contenere residui di sostanze infiammabili (liquide o gassose);
- **Mantenere spente** le apparecchiature elettriche, nel caso debbano restare incustodite, provvedendo all'occorrenza a disinnestare il cavo di alimentazione;
- **Non** manomettere o usare in maniera impropria qualsiasi mezzo o dispositivo di protezione o di sicurezza.

### **4.3 Esercitazioni**

Le esercitazioni inerenti l'applicazione del piano di emergenza e di evacuazione verranno programmate e condivise da tutti gli Enti coinvolti.

Al termine di ogni esercitazione, in una riunione aperta agli Enti coinvolti a qualsiasi titolo nei piani di emergenza ed evacuazione, verranno individuati gli eventuali suggerimenti atti a perfezionare le procedure in termini di operatività e di sicurezza; le osservazioni emerse saranno verbalizzate.

### **4.4 Punto di raccolta**

Vengono individuati i punti di raccolta, localizzati nella parte posteriore (lato nord) del fabbricato denominato Hangar (per l'esatta ubicazione si vedano le planimetrie allegate). Con il segnale di evacuazione attivo, tutto il personale/persone devono riunirsi in quest'area ed attendere le istruzioni impartite dagli Enti preposti ai soccorsi.

Durante l'emergenza, è vietato allontanarsi dal punto di raccolta senza autorizzazione.

	<b>S.E.A – Aeroporti di Milano</b> <b>Pianificazione dell'emergenza interna</b> <b>NUOVO HANGAR</b>	<b>Codice: SPPM/PE/H</b> <b>Pagina: 22 di 22</b> <b>Revisione : 4</b> <b>Data : 16/11/09</b>
---	---	---

## 5 SISTEMI DI COMUNICAZIONE

### 5.1 Mezzi di comunicazione

Nel corso delle situazioni di emergenza/evacuazione, gli Enti coinvolti nel piano, in relazione agli specifici compiti, dovranno comunicare avvalendosi preferibilmente della rete telefonica, i numeri da utilizzare sono allegati alla presente procedura (rif. Allegato A).

In caso di impossibilità di utilizzo degli apparecchi telefonici fissi o portatili gli Enti potranno fra loro collegarsi ricorrendo alla rete di radiocomunicazione (ove presente).

### 5.2 Uso dei mezzi di comunicazione

Durante l'emergenza é fatto obbligo per tutti di adottare il silenzio radio telefonico (esclusi gli Enti aeroportuali direttamente coinvolti nel piano per le sole comunicazioni inerenti lo stato di emergenza ed evacuazione).

### 5.3 Segnali di allarme

La necessità di abbandonare l'edificio sarà comunicata grazie ad un allarme ottico acustico (uffici) e da badenia d'allarme (hangar, officine) azionato in caso di evacuazione dal personale presente, e da un apposito impianto di diffusione sonora dal quale potranno essere impartite tutte le comunicazioni finalizzate all'emergenza. Tale impianto funziona anche con energia subsidiaria a quella di rete e sarà gestito da LUFTHANSA.

Tali allarmi saranno avvertiti in tutte le aree del complesso in esame.



**S.E.A – Aeroporti di Milano**

**Pianificazione dell'emergenza interna  
HANGAR (edificio 181)**

**Codice: SPPM/PE/H/A**

**Pagina: 1 di 2**

**Revisione : 5**

**Data : 04/05/16**

# **PIANO GENERALE DI COORDINAMENTO**

## **ALLEGATO A**

**ELENCO NUMERI TELEFONICI D'EMERGENZA**



**S.E.A – Aeroporti di Milano**

**Pianificazione dell'emergenza interna  
HANGAR (edificio 181)**

**Codice: SPPM/PE/H/A**

**Pagina: 2 di 2**

**Revisione : 5**

**Data : 04/05/16**

➤ **ELENCO NUMERI TELEFONICI**

<b>ENTE</b>	<b>N° ESTERNO</b>	<b>N° INTERNO</b>
CENTRO CONTROLLO LTMIL (LUFTHANSA)	02.58571485	----
	335.1420086	335.1420086
FEDERAL EXPRESS	02.58574718	
SEA - SALA OPERATIVA SECURITY	02.748.62999	62999
SEA – PRONTO SOCCORSO SANITARIO AEROPORTUALE TERMINAL 1	02.748.64444	64444
VIGILI DEL FUOCO – MALPENSA	02.748.64777	64777